FLOTA NARODOWA

N2

LUTY

1929



MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH GENERAŁ FELICJAN SŁAWOJ - SKŁADKOWSKI CZŁONEK PLENUM KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

ORGAN KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

CENA ZŁ. 1,50 GR.

FLOTA NARODOWA

Organ Komitetu Floty Narodowej

POD REDAKCJĄ

RADOSŁAWA KRAJEWSKIEGO I STANISŁAWA LECH-TOMCZAKA

ROK II. WARSZAWA, LUTY 1929 R. Nr. 2.

W DZIEWIĄTĄ ROCZNICĘ ODZYSKANIA BAŁTYKU

Niezapomnianym w dziejach państwowości polskiej jest dzień 10 luty 1920 r., kiedy wojsko nasze, zajmując stopniowo Pomorze, dotarło do Bałtyku i gen. Haller w imieniu Naczelnika Państwa i Naczelnego Wodza rzucił szczerozłoty pierścień w fale, czyniąc w ten sposób symboliczny akt zaślubin Rzeczypospolitej z morzem.

Z morzem — owym najkrótszym i najtańszym gościńcem do wszystkich narodów, kultur i rynków.

Z morzem—owym nieodzownym warunkiem naszej niepodległości gospodarczej i politycznej.

Z morzem — owym najtęższym czynnikiem wychowawczym, twórcą dzielności, hartu i niezłomności woli.

Słusznie w owym dniu niezapomnianym biły dzwony i działa na vivat, na sławę Polsce Morskiej.

Dziewięć lat minęło i Polska stała się istotnie państwem morskiem.

Jak?

Trudności były niepomierne. Wisłę zakorkowano nam niezbyt przychylnie usposobionym do nas wówczas wolnem miastem Gdańskiem. Sąsiedzi uważali nas za „Saisonstaat Polen".

A oto w ciągu tych dziewięciu lat wyrosło z wiosczyny miasto portowe Gdynia, port, który w najbliższych latach stać się może największym portem na Bałtyku.

A oto banderę polską niosą nasze okręty w najodleglejsze porty świata, niosą nasze wyroby, nasz trud, naszą ekspansję gospodarczą.

A oto sąsiedzi nasi, nieufni ongi w siły fizyczne i moralne Polski, zawierają akty o nieagresji, a wolne miasto Gdańsk, w zrozumieniu swych interesów, zacieśnia stosunki przyjaźne.

Dziś prawie połowę towarów w naszym handlu zagranicznym wywozimy i wwozimy drogami morskiemi: słusznie więc dziewięć lat temu działa i dzwony rzucały w świat wieść o Polsce Morskiej.

Ku uczczeniu dziewiątej rocznicy objęcia przez Polskę w posiadanie morza w całej Polsce obchodzone są uroczystości. Cała prasa we wstępnych artykułach omawia znaczenie dzisiejszej rocznicy.

Obecny Minister Spraw Wojskowych Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski na dzisiejszą uroczystość do marynarki wojennej w Gdyni i Pucku taką wysyła depeszę:

„Naszej marynarce wojennej ślę w dniu jej święta serdeczne żołnierskie życzenia, aby w wyścigu pracy nad ugruntowaniem potęgi i sławy Rzeczypospolitej szła zawsze w pierwszych szeregach obrońców Ojczyzny".

R. K.

APEL DO MIAST

Biuro Komitetu Floty Narodowej, istniejącego na mocy ustawy sejmowej z dnia 16 lutego 1927 r., faktycznie rozpoczęło swoją działalność w jesieni tegoż roku: wstępne prace organizacyjne, porozumiewanie się z władzami, zaimprowizowanie i wykonanie ogromnej ilości druków, później ferje wakacyjne i zwykłe w tym czasie osłabienie tętna życia społecznego zabrały tyle czasu, iż niepodobieństwem było wcześniej rozpocząć żywszą działalność. Akcje społeczne o szerokim zakroju wymagają dłuższego czasu dla dźwignięcia się z martwego punktu: doświadczeni pracownicy społeczni rozumieją to dobrze. Pod tym względem ruchy społeczne podobne są do ruchów fizycznych: wielką masę fizyczną trudno jest popchnąć z miejsca, ale raz wyprowadzona z bezwładu wymaga też dużego wysiłku dla jej powstrzymania.



Marszałek Józef Piłsudski w towarzystwie Ministra Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego na polskim statku morskim w Gdyni.

Pod koniec roku 1927, jak powiedziałem, lawina ruszyła: niech idzie, niech toczy się, albowiem u kresu swej drogi, jak lawina śnieżna do jeziora górskiego kamienie, wyrzuci na morze gotowe okręty, których Polska tak bardzo dziś potrzebuje.

Ludzie dobrej woli, przedstawiciele władz, wojewodowie, dowódcy okręgów korpusów, starostowie, młodzież, zrzeszenia — czynem na wołanie odpowiedzieli — i oto jak kłosy po wiosennym deszczu, zaczęły rozwijać się, powstawać w całej Polsce filje Komitetu, koła miejscowe.

Po wsiach, miasteczkach, po fabrykach i szkołach w szybkiem tempie zaczęto organizować koła miejscowe Komitetu Floty Narodowej: myśl realnego czynu w lot pochwycono, odczuwając intuicyjnie całą doniosłość rozpoczynającej się dopiero olbrzymiej akcji, która przez morze wyprowadzi społeczeństwo polskie z zaścianka na wielki szlak narodów całego świata.

Niezapomnianą pozostanie uchwała np. pracowników kopalni Bielszowice na Śląsku, którzy w liczbie 1.255 już dn. 26 lutego 1928 r. postanowili przystąpić do K. Fl. N. w charakterze członków.

W ciągu jednego roku wpisało się na listy K. Fl. N. 82.341 członków, powstało 396 kół miejscowych.

Przeglądając nazwy miejscowości widzimy: Niedźwiedź (pow. Miechowski), Stróżówka (pow. Jerlicki), Tarcze (pow. Siedlecki), Zarudzie (pow. K-zemieniecki) etc., widzimy też Warszawę, Poznań, Lwów i inne wielkie miasta.

Ale, zestawiając kwoty, przysyłane z prowincji jako wynik dobrowolnego opodatkowania się obywateli na rzecz floty morskiej z wynikami zbiórki miast wielkich widzimy zdumiewające zjawisko: rażącą dysproporcję cyfr na niekorzyść wielkich ośrodków miejskich.

Nie chce się wprost wierzyć.

Miasta o setkach tysięcy mieszkańców, rozporządzające ogromnemi budżetami, ogniskujące w sobie ruch umysłowy — naukowy, społeczny i artystyczny, te wielkie skupienia inteligencji, odczuwające zazwyczaj pierwsze prądy myśli i potrzeb społeczeństwa, pozostały głuche na wezwanie do pracy, tak naglącej i ważnej z punktu widzenia mocarstwowego i gospodarczego znaczenia Polski?

Niestety, z żalem ten fakt stwierdzić należy.

Istnieją, prawda, we wszystkich tych miastach Koła miejscowe, ale ich działalność nie jest proporcjonalną do możliwości środków, w których powstały.

Porządek rzeczy został tu odwrócony.

Hasło i przykład pracy nad zrealizowaniem problemu morskiego Polski idzie z prowincji.

Najbiedniejsze gminy wiejskie uchwalają zapisać

się do K. Fl. N. z wkładką roczną 150, 50, a nawet 35 zł., a miasta wielkie......

Za wyjątkiem Bydgoszczy nie asygnowały z budżetów swoich nic.

Koła miejscowe tych miast ledwo wegetują.

Wiem, że każdy z prezydentów i burmistrzów ma długą litanję podań o zapomogi dla różnych instytucyj dobroczynnych i kulturalnych. Mogę jednak stwierdzić, że naczelnicy gmin — mutatis mutandis — owe listy mają nie mniejsze. Rzeczą wszakże osób i zarządów jest ustosunkować możliwości swe finansowe do potrzeb i znaczenia instytucyj, ubiegających się o subwencje.

Wiem, że szkołę miejscową i ochronkę wesprzeć należy. Nie można jednak nie wziąć udziału w akcji, mającej na celu podniesienie pod względem mocarstwowem państwa i wzbogacenie jego obywateli — (350 mil. zł. rocznie wyrzucamy za granicę jako zapłatę za frachty morskie)—ponieważ, gdybyśmy mieli flotę, możeby tych 350 mil. wystarczyło na wszystkie szkoły i ochronki, a zarządy miast nie byłyby zasypywane podaniami o wsparcie.

Obywatele miast wielkich! wniknijcie myślą w głąb swoich sumień i rozważcie w nich treść życia i potrzeb społeczeństwa, którego cząstką sami jesteście.

Czy nie uznacie, że ponad zabiegi i swary ugrupowań partyjnych, osób, które przemijają, drobnych potrzeb lokalnych — nie wybija się, jak smuga jasna, troska o ugruntowanie mocarstwowego znaczenia Narodu i zapewnienia Mu szczęśliwego bytu na długą przyszłość? A w trosce tej czy nie jest najpierwszą potrzebą — po uzyskaniu niepodległości i utworzeniu narzędzia jej obrony, doskonałej Armji — potrzeba nawiązania bezpośrednich stosunków przez oceany z całym światem, dosłownie? i, co za tem idzie, potrzeba utworzenia floty morskiej, własnej, z własną banderą biało-czerwoną i polskiemi załogami na jej pokładach?

Flota ta przywiezie z za morza owe miljony, których Wam braknie dziś na szkoły i ochronki, zatrudni setki tysięcy bezrobotnych, kołaczących dziś napróżno o pracę, postawi Polskę w rzędzie narodów, mających prawo głosu w sprawach całego świata.

Tylko przez nią i przez morze staniecie się, Obywatele Polski, obywatelami świata!

Apeluję do pp. Przezydentów i Burmistrzów miast, Członków Rad miejskich i wszystkich obywateli, ażeby przez przystąpienie do Komitetu Floty Narodowej, który ma na celu budowę wielkiej floty, dopomogli Polsce do uzyskania stanowiska mocarstwa morskiego.

W budżetach miast muszą się znaleźć odpowiednie do ich wielkości fundusze na zasilenie stałej zbiórki na budowę okrętów; Koła miejscowe powinny organizacjami swemi objąć wszystkich bez wyjątku obywateli; obywatele sami, dobrowolnie winni uiścić najmniejszą wkładkę —1 złoty rocznie — na rzecz budowy floty.

Albowiem wkładka do Komitetu Floty Narodowej jest podatkiem, podatkiem dobrowolnym, wypływającym z moralnego nakazu.

GEN. MARJUSZ ZARUSKI
Sekretarz generalny K. Fl. N.

WYTWÓRCZOŚĆ I HANDEL POLSKI WINNY STAWAĆ SIĘ CORAZ BARDZIEJ AKTYWNEMI I TWORZYĆ NA CORAZ TO NOWYCH RYNKACH ZAMORSKICH ZAPOTRZEBOWANIE NA POLSKIE WYROBY.



Widok portu Rzeczypospolitej Polskiej Gdyni wraz z częścią miasta. *Fot. Photoplat.*
Na morzu widać ożywiony ruch okrętów wchodzących do portu i wychodzących niekiedy do najdalszych kontynentów.

ŚWIATOWA PRODUKCJA OKRĘTÓW HANDLOWYCH W R. 1928

(WYBUDOWANO 869 NOWYCH OKRĘTÓW O TONAŻU 2.699.239 TON REJ. BRUTTO)

Światowy tonaż handlowy morski mimo stałego narzekania przedsiębiorstw okrętowych na nadmiar tego tonażu, na zbyt nizkie dochody przedsiębiorstw okrętowych, wzrasta.

Tonaż ten w okresie wybuchu wojny europejskiej wynosił 42.514.000 a w roku ub. 61.594.000 t. rej. br., czyli *wzrost światowego tonażu marynarki handlowej w stosunku do 1914 r. w obecnej chwili wynosi przeszło 50%*, ergo i stosunki handlowe morskie (należy wnioskować) są o tyleż bardziej ożywione, niż 14 lat temu.

Lloyds Register co rok podaje zestawienia, wyjaśniające wzrost i charakterystykie światowego budownictwa okrętowego

Światowa produkcja okrętów handlowych w roku 1928 (według Lloyds Register) wynosi:

a) Ilość i tonaż okrętów wybudowanych w poszczególnych krajach.

Kraj	Parowce		Statki motorowe		Ogółem wraz z żaglowcami	
	Ilość	Ton rej. br.	Ilość	Ton rej. br.	Ilość	Ton rej. br.
Belgja	3	16.243	—	—	3	16.243
Brazylja	—	—	1	770	1	770
Dominja bryt.	21	17.115	21	4.164	48	23.698
Chiny	2	767	—	—	2	767
Danja	4	4.944	27	133.768	31	138.712
Gdańsk	1	2.456	5	37.141	6	39.597
Niemcy	45	199.078	36	177.338	81	376.416
Francja	10	26.652	10	54.764	20	81.416
W. Brytanja, Irlandja	330	1.012.774	76	427.916	420	1.445.920
Holandja	31	81.622	3	85.132	74	166.751
Italja	10	22.032	15	35.552	29	58.640
Japonja	19	41.879	18	58.781	37	103.663
Norwegja	10	6.404	2	3.997	12	10.501
Rosja	2	5.020	8	19.694	10	24.714
Szwecja	5	3.275	15	103.637	20	106.912
Hiszpanja	2	364	5	11.488	5	11.852
Stany Zjednoczone	12	33.476	17	28.085	63	91.357
Uruguay	—	—	1	770	1	770
Inne kraje	—	—	2	299	4	712
Ogółem	507	1.477.092	302	1.183.229	869	2.699.239

b) Wielkość statków parowych i motorowych.

Kraj	100—499 ton	500—999 ton	1000—4999 ton	2000—3999 ton	4000—5999 ton	6000—7999 ton	8000—9999 ton	10000—14999 ton	15000—19999 ton	20000—24999 ton	25000 ton i więcej	Ogółem
Belgja	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	3
Dom. Brytyjskie	33	5	3	—	—	1	—	—	—	—	—	42
Chiny	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Danja	3	2	3	3	11	6	3	—	—	—	—	31
Gdańsk	—		—	1	—	4	1	—	—	—	—	6
Niemcy	22	10	9	9	6	12	8	1	1	1	2	81
Francja	5	3	1	1	1	5	4	—	—	—	—	20
W. Brytanja i Irlandja	103	26	39	53	121	37	11	11	2	3	—	406
Holandja	31	7	12	7	7	4	3	3	—	—	—	74
Italja	6	3	3	11	—	1	—	1	—	—	—	25
Japonja	11	5	4	9	1	6	—	—	1	—	—	37
Norwegja	7	1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	12
Rosja	2	—	2	4	2	—	—	—	—	—	—	10
Szwecja	2	2	1	1	4	4	6	—	—	—	—	20
Hiszpanja	2	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	7
Stany Zjednocz. Amer. Północ.	18	1	4	3	—	1	1	1	—	—	—	29
Inne kraje	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Ogółem	248	69	84	109	153	80	37	18	4	4	2	809

Z zestawień tych wynikają następujące fakty:

Produkcja angielska osiągnęła przeszło 53% tonażu światowego, niemiecka 30%, amerykańska jest stosunkowo bardzo mała w porównaniu do lat ubiegłych ze względu na zajęcie stoczni amerykańskich budową marynarki wojennej.

Statki handlowe powyżej wielkości 15.000 ton budowały tylko trzy państwa: Niemcy, W. Brytanja i Japonja.

Wzrost okrętów, poruszanych napędem motorowym, znacznie wzrósł. Nigdy dotychczas nie notowano tak znacznej produkcji statków motorowych (302 statki, w tem 37 z napędem turbinowym, względnie turbinowo-tłokowym) w liczbach absolutnych i w stosunku do parowców. Ponieważ część, wybudowanych parowców w r. 1928 przystosowano do opalania ropą, *tonaż poruszany węglem wynosi w produkcji ub. roku tylko 34%*, co jest cennym materjałem dla prowadzonej na łamach naszej prasy fachowej polemiki odnośnie wartości użytkowej statków motorowych i parowców.

Dodać należy, że wielkie stocznie światowe nie wszystkie okręty budowały dla własnych państw. Anglja z wybudowanych 420 okrętów 64 sprzedała innym państwom. Z pośród tych właśnie okrętów 4 (6 755 t. r.) chodzi pod banderą polską. *R. K.*



Fot. Photoplat.

Dźwigi mostowe w Gdyni przeładowywują towary z wagonów na okręty. Praca wre mimo mrozu.

DZIAŁ ORGANIZACYJNY K.F.N.

STANISŁAW TOMCZAK:

SPRAWA POŁĄCZENIA KOMITETU FLOTY NARODOWEJ Z LIGĄ MORSKĄ I RZECZNĄ

Żywotny i szybki rozwój organizacyjny w krótkim czasie uczynił z Komitetu Floty Narodowej organizację silną, mającą wpływy na całym terenie Państwa Polskiego, dzięki gęstej sieci Kół miejscowych.

W swojej akcji Komitet Floty Narodowej w wielu miejscowościach napotyka oddziały Ligi M. i Rz., obok których powstają nowe Koła Komitetu i odwrotnie, obok istniejących Kół Komitetu Fl. N. powstają nowe oddziały Ligi M. i Rz.

Taki stan rzeczy wytwarza dezorjentację w społeczeństwie, które nie widzi różnicy w zadaniach i pracach obydwóch instytucyj, co czyni niezdrową konkurencję. Komitet Fl. N. i Liga M. i Rz. w swoich pracach uzupełniają się, gdyż Liga M. i Rz. akcją propagandową uświadamia i przygotowuje społeczeństwo do zbiórki na rzecz budowy floty morskiej, a Komitet Fl. N. tę zbiórkę przeprowadza. Opierając się na wyżej podanych powodach, Sekretarz Generalny K.Fl.N. Generał Marjusz Zaruski przedsięwziął kroki w sprawie połączenia tych pokrewnych instytucyj. W tym celu został wysłany dnia 9 października 1928 r. przez gen. M. Zaruskiego list do Zarządu Centralnego Ligi M. i Rz. tej treści:

Warszawa, dn. 9 października 1928 r.

Do
Szanownego Zarządu
Ligi Morskiej i Rzecznej
w miejscu.

Wychodząc z założenia, że istnienie w Polsce dwóch instytucyj, (Ligi Morskiej i Rzecznej i Komitetu Floty Narodowej), działających w duchu propagandy idei morza i konieczności realnego jego opanowania, jest szkodliwe dla obu istytucyj, wprowadza przytem zamieszanie w pojęciach szerszych warstw społeczeństwa, pozwalam sobie zwrócić uwagę Sz. Zarządu na te słabe strony naszej pracy i proponuję ze swej strony przyjęcie przez Sz. Zarząd dla ewentualnego w przyszłości przeprowadzenia w swem Towarzystwie następujących założeń połączenia się obu instytucyj:

1. *Liga M. i Rz. wchodzi w skład Komitetu Floty Narodowej, jako jego część składowa (Oddział, Sekcja, Koło—nazwa nie stanowi istoty rzeczy). W ten sposób członkowie Ligi M. i Rz. automatycznie stają się członkami Komitetu Fl. Nar. Odwrotne postawienie kwestji, t. j. przeprowadzenie fuzji instytucyj przez wejście K. Fl. N. w skład Ligi M. i Rz. ze względu na charakter półurzędowy K. Fl. N. oraz wysokie stanowiska osób, stojących na jego czele, jest nie do pomyślenia.*
2. *Liga M. i Rz. zatrzymuje organizacje i charakter swej działalności bez zmian, obejmuje nią wszystkie cele, przewidziane w statucie oprócz sprawy budowy wielkiej floty morskiej.*
3. *Stosunek wzajemny obu instytucyj zostaje ułożony na zasadzie uprzedniego porozumienia się stron.*

Żywiąc przekonanie, że połączenie się obu instytucyj wcześniej, czy później musi nastąpić—a im wcześniej tem lepiej — proszę Sz. Zarząd o łaskawą odpowiedź w tych, tak ważnych dla obydwóch instytucyj sprawach, ewentualnie o przedstawienie swoich zasad, na których zjednoczenie się instytucyj byłoby możliwe.

Proszę przyjąć wyrazy poważania oraz chęci zgodnej i skutecznej pracy na korzyść Rzeczypospolitej.

Sekretarz Generalny K. Fl. N.
(—) gen. M. Zaruski.



Generał brygady Jan Wróblewski D-ca O. K. I, gorący rzecznik rozbudowy floty narodowej.

Następnie na zjeździe deledatów z całej Polski Ligi M. i Rz. w Katowicach dnia 21 października 1928 r. gen. M. Zaruski przemawia za połączeniem i uzyskuje uchwałę zjazdu, którą Zarząd Centralny Ligi M. i Rz. został zobowiązany do porozumienia się z Komitetem Fl. N. w sprawie połączenia. Realnie nakreślony i opracowany plan połączenia przez p. gen. M. Zaruskiego i aprobowany przez p. Marszałka Sejmu Ignacego Daszyńskiego (przewodniczącego K. Fl. N.) dnia 11 grudnia 1928 r. został złożony na ręce p. Ministra Przemysłu i Handlu inż. Eugenjusza Kwiatkowskiego.

Projekt ten podajemy w całości Sz. Czytelnikom.

Warszawa, dn. 11 grudnia 1928 r.

Do Pana Ministra Przemysłu i Handlu

w miejscu.

Ze względu na to, że z chwilą rozwinięcia działalności przez Komitet Floty Narodowej, na terenie Rzeczypospolitej zaistniały dwie instytucje morskie (Liga M. i Rz. i Komitet Fl. N.) o celach pokrewnych, wzajemnie sobie przez sam fakt istnienia szkodzące i wprowadzające w błąd społeczeństwo, listem z dnia 9.X.br. zwróciłem się do Ligi M. i Rz. z propozycją połączenia tych instytucyj w jedno. Niezależnie od tego postawiłem taki wniosek na zjeździe delegatów w Katowicach dnia 20.X.br. Obecnie projekt, sprecyzowany w rzutach zasadniczych, lecz nie wdający się w szczegóły, pozwalam sobie przedłożyć Panu Ministrowi w nadziei, że Pan Minister zechce zająć się tą sprawą i wpływem swoim poprze usiłowania moje, zmierzające do połączenia się wspomnianych instytucyj.

Oparcie się takiego zrzeszenia o moc Ustawy Sejmowej i czynniki, wysoko w hierarchji państwowej stojące, również wyzyskanie do tego celu organizacji urzędów państwowych, uważam nie tylko za wysoce pożądane, lecz wprost za niezbędne.

Z poważaniem

Sekretarz Generalny K. Fl. N.

(—) gen. M. Zaruski.

PROJEKT

Sekretarza Generalnego K. Fl. N. gen. Marjusza Zaruskiego połączenia Ligi Morskiej i Rzecznej z Komitetem Floty Narodowej.

Instytucje łączą się na następujących zasadach:

A. *Wspólna nazwa.* Liga Floty Narodowej (istniejąca na mocy Ustawy Sejmowej).

B. *Władze:*
- a) Rada Główna, t. j. Prezydjum to samo, co w K. Fl. N.
- b) Zarząd Centralny, t. j. obecnie Wydział Wykonawczy K. Fl. N.
- c) Z ramienia Rady Głównej kierownikiem akcji jest Sekretarz Generalny, mający do rozporządzenia przy sobie Inspektora.
- d) Komisja rewizyjna, jak w K. Fl. N.

C. *Organizacja:*

Liga Floty Narodowej dzieli się na: 1. Wydział Budowy Floty Handlowej i Wojennej; 2. Wydział Propagandowy.

Każdy Wydzał posiada swój Zarząd, wybierany przez delegatów Kół L. F. N. na zjazdach delegatów. W skład Zarządów Wydziałów wchodzą delegaci Zarządu Centralnego. Na czele Wydziałów stoją Prezesi. Organami wykonawczymi Zarządu są Dyrektorzy.

Wydziały dzielą się na sekcje: Wydz. Bud. dzieli się na sekcje budowy oktętów handlowych i wojennych.

Wydział Propagandowy dzieli się na sekcje: wycieczkową, wydawniczą, filmową, odczytową i t. p. w miarę potrzeby.

D. *Organizacja na prowincji:*

Koła Komitetu Fl. N. i Oddziały Ligi M. i Rz. łączą się na następujących zasadach:
- a) Zarządy i Komisja Rewizyjna obu instytucji zlewają się i wybierają przewodniczącego.
- b) Oddziały Ligi Morskiej i Rzecznej i Koła K. Fl. N. otrzymują nazwę wspólną Kół Miejscowych L. Fl. N.

E. *Finanse.*

Wszelkie fundusze wpływają do ogólnej kasy centralnej. Wydziały posiadają swoje roczne budżety określone i zatwierdzone przez Radę Główną na wniosek Zarządu Centralnego.

Opierając się na powyższych danych możemy śmiało powiedzieć, że kwestja połączenia Komitetu Fl. N. i Ligi M. i Rz. jest na dobrej drodze i należy też przypuszczać, iż wysiłki w tym kierunku p. gen. M. Zaruskiego zostaną uwieńczone pomyślnym rezultatem.



Dr. Józef Wybicki, b. minister, starosta krajowy, prezes Pomorskiego Komitetu Wojewódzkiego Fl. N.

ORGANIZACJA K. FL. N. W MAŁOPOLSCE

WOJ. STANISŁAWOWSKIE:

pow. BOHORODCZAŃSKI:
m. Bolechów — Inż. Stan. Schindler.

pow. DOLINIECKI:
gm. Sołuków — Wanda Markowska Naucz.,
pow. Dolina — Łukasz Kulczycki.

pow. KAŁUSKI:
pow. Kałusz — Inż. Włodzimierz Szuster.

pow. KOŁOMYJSKI:
gm. Gwoździec — Kniaź Leon Puzyna,
pow. Kołomyja — Inż. M. Płaszek.

pow. PECZENIŻYŃSKI:
pow. Peczyniżyn — Inspektor Szkol. Jan Rygiel.

pow. ROHATYŃSKI:
pow. Rohatyn — Stan. Hartman.

pow. STRYJSKI:
pow. Stryj — Józef Rosywacz Mjr.

pow. TURECKI:
pow. Turka — Henryk Hollender.

WOJ. KRAKOWSKIE:

pow. BOCHEŃSKI:
Bochnia — Ludwik Treindel Starosta.

pow. GORLICKI:
gm. Łuźna — Nacz. gm. Józef Dynda,
„ Mszanka — „ „ Leon Piecuch,
„ Olszyny — „ „ Wł. Bąk,
„ Stróżówka — „ „ Ant. Gruszka.

pow. KRAKOWSKI:
m. Kraków — Miecz. Seifert Dyr. Gaz. Miejsk.

pow. MYŚLENICKI:
pow. Myślenice — Jan Wieroński Kier. Szk.

pow. NOWOSĄDECKI:
pow. N. Sącz — Inż. L. Krasuski.

pow. OŚWIĘCIMSKI:
gm. Broszkowice — Nacz. gm. Walenty Kłyczek,
m. Zator — Tad. Smreczyński Burmistrz,
gm. Pławy — Maciej Janus.

pow. ROPCZYŃSKI:
gm. Gliniki — Nacz. gm. Jan Dziedzic.

pow. TARNOWSKI:
m. Tarnów — Dr. J. Kryplewski Burmistrz.

pow. ŻYWIECKI:
m. Żywiec — Ant. Misikiński Burmistrz.

WOJ. TARNOPOLSKIE:

pow. PODHAJECKI:
pow. Podhajec — Stan. Olszewski Starosta.

pow. PRZEMYŚLAŃSKI:
pow. Przemyślany — Starosta.

pow. TARNOPOLSKI:
woj. Tarnopol — Wojewoda Dr. Mikołaj Kwaśniewski.

pow. ZBARASKI:
pow. Zbaraż — Dr. Jan Kaczkowski Starosta.

pow. ZŁOCZOWSKI:
m. Sassów — Ferdynand Stefan,
gm. Sokołówka — Nacz. gm. Juljan Henz,
„ Wicyn — Ks. Jan Palica,
m. Olesko — J. M. Dąbrowski,
pow. Złoczów — Dr. Jan Dorosz Starosta.

WOJ. LWOWSKIE:

pow. DOBROMILSKI:
pow. Dobromil — H. Kiessala Starosta.

pow. DROHOBYCKI:
pow. Drohobycz — Inż. Józef Dubik.



Załoga zbrojowni w Brześciu nad Bugiem. Wszyscy zapisali się na członków Kom. Floty Narodowej.

pow. JAROSŁAWSKI:
m. Sieniawa — Jan Reubenbawer.

pow. GRÓDECKI:
gm. Harfeld — Sommer.
pow. Gródek-Jagiell. — Miecz. Zieliński Starosta.

pow. KOLBUSZOWSKI:
pow. Kolbuszowa — Dr. Al. Schinkel.

pow. KROSNOWSKI:
pow. Krosno — Emil Koppe.

pow. LWOWSKI:
gm. Lewandowka — Kier. Szk. Ant. Schimanek,
m. Winniki — Koresp. Marceli Sawicki,

m. Lwów — Dr. Stan. Niemczycki,

pow. MOŚCISKI:
pow. Mościska — August Zgoda Starosta.

pow. SOKOLSKI:
pow. Sokal — Zdzisław Olszewski Starosta.

pow. STAROSAMBORSKI:
Stary-Sambor — Smalowski Ludwik Starosta.

KRONIKA

ODCZYT GEN. M. ZARUSKIEGO W GRODNIE.

Sekretarz generalny Kom. Fl. N. gen. Marjan Zaruski wygłosił w Grodnie dn. 22 stycznia odczyt o akcji K. Fl. N.

KONFERENCJA Z PRZEDSTAWICIELAMI AKAD. BRAT. POM.

Dn. 15 stycznia r. b. w sali konferencyjnej Ministerstwa Przem. i Handlu, odbyła się konferencja z delegatem Akademickiej Bratniej Pomocy w sprawie współpracy studentów wyższych uczelni z Kom. Fl. N. Przybyło 12 delegatów. Z ramienia centrali K. Fl. N. byli obecni sekr. gen. Centrali p. gen. M. Zaruski, szef biura J. Kąkolewski, inspektor p. St. Lech-Tomczak, oraz przedstawiciel koła warszawskiego K. Fl. N. T. Rolkie. Delegaci akademickiej młodzieży przyrzekli w imieniu swoich organizacji czynny współpracy z Kom. Fl. N.

KOŁO AKAD. KOM. FL. N.

Przy Politechnice Warszawskiej, powstało koło akadem. Komitetu Floty Narodowej. Przewodniczącym koła został wybrany p. Starowicz Zygmunt.

NOWE KOŁA KOM. FL. N.

W miesiącu styczniu przybyło Kom. Fl. N. 60 nowych kół, na terenie całego Państwa. Szybki rozwój Kom. Fl. N. dowodzi, że społeczeństwo polskie coraz więcej ocenia potrzeby budowy floty morskiej i sympatyzuje z tą akcją.

WIEŚ POLSKA O K. FL. N.

Akcja Komitetu Fl. N. znajduje oddźwięk żywy wśród ludu polskiego, który nietylko zaczyna rozumieć potrzebę budowy floty morskiej, ale kocha szczerze morze polskie. Jako przykład podajemy wyjątki z wiersza, który został przesłany do K. FL. N. napisanego przez „Franka z pod Miechowa“.

„Lecz oto gdy naród przebłagał gniew Boga, ojczyznę skąpały już wolności zorze, gdy z ojczystych śmieci przegnano precz wroga, znów na myśl przychodzi piękne polskie morze.

O potrzebie budowania floty morskiej pisze tak:

Rzućmy myśli nasze tam, na polskie morze i dokąd nam świeci mile słonko złote, niech każdy z ochotą i chętnie, jak może, pracy swej ofiarą poprze własną flotę.

Kto prędko daje, ten dwa razy daje, każdej dobrej chęci Pan Bóg dopomoże. Silna polska flota Ojczyznę wzbogaci, jeno grosz ofiarny rzućmy tam na morze.

Więc spieszmy w szeregi tej placówki nowej, niech wieść ta obiegnie nasze wioski sioła, twórzmy liczne koła Floty Narodowej, pamiętając o tem, że potrzeba woła.

Abstrahujemy formę i budowę wiersza, lecz zajrzyjmy w dusze autora, a zobaczymy bezwzględnie wielkie umiłowanie ojczyzny i polskiego morza. Wierzymy, że takich „Franków“, kochających morze, wieś polska posiada liczny zastęp.



Jan Kanty Gorgolewski, komisarz obwodowy w Jarocinie, zebrał dla Kom. Fl. Nar. zł. 3998,90 gr.

K. FL. N. W WILNIE.

W Wileńskiej dyrekcji poczt i telegrafów odbyło się zebranie konstytuujące okręgowego Komitetu Floty Narodowej wileńskiej dyrekcji poczt i telegrafów.

Przewodniczył prezes, inż. Józef Żółtowski. W zebraniu wziął udział delegat wojewódzkiego Komitetu Floty Narodowej, p. Robakowski. Do okręgowego wydziału wykonawczego wyżej wymienionego zarządu zostali wybrani: inż. Józef Żółtowski jako przewodniczący oraz pp. Adolf Hass, Tadeusz Wodziński, Juljan Ciecewicz, Aleksander Meyer, jako członkowie i inż. Ambroży Kowalewski i Jan Sołtys jako zastępcy.

K. FL. N. W TORUNIU.

Dnia 1 b. m. odbył się zjazd powiatowy Komitetu Floty Narodowej w Domu Katolickim pod przewodnictwem p. Bizana. Referat o znaczeniu morza dla Polski wygłosił p. inspektor Kozikowski. Zorganizowano cały powiat, wyznaczając w każdem większem osiedlu prezesa miejscowego, który przejął obowiązek utworzenia lokalnego Komitetu Floty Narodowej. Praca nad zebraniem jak największych funduszów na rzecz okrętu „Pomorze“ wre w powiecie w całej pełni. Na zebraniu byli obecni przedstawiciele wszelkich władz. Licznie stawiło się nauczycielstwo oraz wójtowie i sołtysi.

K. F. L. N. W GRODNIE.

We wtorek po południu w sali Sejmiku odbyło się zebranie organizacyjne w sprawie założenia grodzieńskiego komitetu floty narodowej. Zebranie zagaił z-ca starosty p. Henkiel wskazując, że już pewna praca organizacyjna i propagandowa na rzecz floty narodowej istnieje. Pracują bowiem w powiecie 3 koła floty narodowej oraz 23 korespondentów.

Na przewodniczących zgromadzenia zaproszono p. Nostitz-Jackowską, sekretarzem został p. Matlak.

Następnie zabrał głos p. nadkom. Miciński, który, nawiązując do odczytu, generalnego sekretarza komitetu floty narodowej gen. Zaruskiego, przedstawił zebranym cel i zadania floty narodowej oraz formy organizacyji.

W trakcie dłuższej dyskusji zebrani jednogłośnie wypowiedzieli się za założeniem grodzieńskiego koła floty narodowej, poczem przystąpiono do wyboru prezydjum.

Do zarządu koła zostali wybrani gen. Litwinowicz, prez. Giedroyć, p. Henkiel, nadkom. Miciński, puł. Sawicki.

Wybrani z pośród siebie wyłonią prezydjum.

Do komisji rewizyjnej powołano P. p. Rogalewicza, Pietkiewicza i Burakowskiego.

K. F. L. N. W KARTUZACH.

Zebranie organizacyjne w sprawie założenia „Powiatowego Koła floty narodowej“ odbyło się w środę dnia 23 stycznia r. b. Zebranie zagaił i przewodniczył mu p. starosta Sędzimir. Po krótkiem przemowieniu udzielił przewodniczący głosu p. kapitanowi Niteckiemu, który w dłuższym referacie wykazał że rozwój gospodarczy i znaczenie Polski w świecie całym szybko wzrastać będzie, jeżeli posiadać będziemy własną silną flotę morską

pod polską banderą. Po tym referacie wywiązałą się ożywiona dyskusja.

Do zarządu zostali wybrani: Pan starosta Sędzimir, p. kapitan Nitecki, p. profesor Flisak, p. nadl. Neyman, obywatel ziemski p. Bukowski, powiatowy inspektor szkolny p. Barański, nauczyciel p. Jasiński oraz komendant policji państwowej p. Dudziński. Wybrany zarząd rozwinie w najbliższym czasie działalność w kierunku zorganizowania komitetów miejscowych po większych wsiach powiatu.

K. F. N. W BRODNICY (DZIAŁALNOŚĆ).

Z okazji dziesięciolecia niepodległości państwa polskiego, powstał z inicjatywy p. podprokuratora dr. Frambacha w Brodnicy Komitet Floty Narodowej dnia 9-go listopada 1928 r.

Zebranie to zagaił p. dyrektor Bizan i na żądanie obecnych temuż przewodniczył. Do komitetu powołano pp. dyr. Bizana dr. Frambacha, burmistrza Jerzykiewicza, star. Olszewskiego, Pawła Gończa, Strehla, Beila, Józefa Lulę i p.płk. Tarczyńskiego.

W dniu 11 listopada r. ub. urządzono zbiórkę uliczną, która przyniosła kwotę 485.92 zł. Wybrany komitet kooptował jeszcze pp. burm. Jerzykiewiczową, insp Kozikowskiego, naczel. poczt. Kornowskiego, por. Michniewskiego, mec. Pawłowskiego, Rejewską i Szatkowskiego, a później p. starostę Wimmera.

Komitet ten wybrał z pośród siebie prezydjum, w skład którego wchodzą: pp. dyr. Bizan—przewodniczący, dr. Frambach — zastępca, Kornowski — skarbnik, Szatkowski — sekretarz.

Utworzono dwie sekcje i to: propagandy i organizacyjną. Komitet wszczął energiczną akcję, zmierzającą do zebrania jak największej ilości pieniędzy na okręt „Pomorze" i do zainteresowania szerokich mas ludności powiatu brodnickiego, polskiem morzem. Urządzono w dniu 8 grudnia 1928 r. wieczornicę. Na program składały się: wykład mec Pawłowskiego, śpiewy, deklamacje i t. p.

Poza tem zwrócił się Komitet do instytucyj społecznych i pp. kierowników urzędów miejscowych i powiatowych z prośbą o agitację na rzecz floty. Akcja ta odniosła pożądany skutek. Dotychczas zebrano na okręt „Pomorze" około 10 tysięcy złotych.

W projekcie jest rozszerzenie działalności komitetu na cały powiat. W tym celu odbędzie się w piątek, dnia 1 lutego rb. zebranie obywateli z całego powiatu, a w dniu 30 stycznia wydano staraniem Komitetu specjalny numer „Ziemi Michałowskiej", objętości 8 stron druku, informujący czytelników o sprawach morskich, o stanie naszej floty handlowej, budowie portu w Gdyni i o mocarstwowej potędze Polski, opartej na należytem wyzyskaniu naszego wybrzeża.

K. FL. N. W BRODNICY (OSTATNIE WIADOMOŚCI).

Na statek „Pomorze" zebrano już przeszło 10 tysięcy złotych, co w czasach obecnych nie jest łatwem.

Szczęść Boże w pracy narodowej w nowym roku!

K. FL. N. W LUBLINIE.

Rząd Marszałka Piłsudskiego, wielkiego Budowniczego Polski jeszcze w roku 1927 powołał do życia Centralny Komitet Floty Narodowej, którego filje rozciągają się dziś już po całej Polsce. Do pracy tej winno stanąć całe społeczeństwo.

Stwierdzić należy, że Lublin zaliczający się do rzędu miast wielkich, dotychczas nie posiadał filji Komitetu Floty Narodowej. Zorganizowaniem jej zajął się Prezydent miasta Lublina, który na dzień 28 b. m. zwołał organizacyjne zebranie.

W zebraniu wziął udział w zastępstwie p. Wojewody Remiszewskiego p. Dr. Grużewski, oraz pp. inż. Dębowski, pułk. rez. Ganczarski, radn. Wojciechowski, prez. Bromberg, radny Kacenelenbogen, naczelnik Radliński, dyr. Kujawski oraz szereg innych osób.

Zagaił zebranie p. prez. Pączek, podkreślając potrzebę organizowania Floty Narodowej. Poczem zabierali głos delegatka Centralnego Komitetu p. N. Irska, oraz p. Kochański. Po krótkiej dyskusji w której wzięli udział p. p. Dębowski, Bromberg i Wojciechowski, zebrani postanowili utworzyć Komitet organizacyjny, w składzie pp prezyd. Pączka, dyr. Rzeszotarskiego, prez. Sobieszczańskiego, dyr. Bromberga i dyr. Zakrzewskiego.

Pierwsi na cel Floty Narodowej złożyli ofiary p. inż. Zakrzewski dyrekr. fabr. „Plage Laśkiewicz" 700 zł. i p. prez. Bromberg 100 zł. (N. Z. Lub.)



Dr. Oskar Wojnowski, złożył 2000 zł. na budowę Floty Narodowej.

K. FL. N. W BYDGOSZCZY (odezwa).

Hasło budowy Floty Narodowej ma pierwszorzędne znaczenie nietylko dla całego państwa, lecz także i dla okręgu Bydgoskiego, a rozwój Floty Narodowej wpłynie dodatnio tak na gospodarstwo całego kraju, jak i na rozkwit Bydgoszczy. Bydgoszcz bowiem, leżąca na drodze do morza winna osiągnąć z floty największe korzyści. W jej rozbudowie zatem jesteśmy wszyscy zainteresowani, jako obywatele państwa, oraz jako mieszkańcy Bydgoszczy i ziemi nadnoteckiej.

Celem podkreślenia znaczenia naszej dzielnicy dla rozwoju gospodarstwa narodowego, Komitet Dziesięciolecia przekształcił się na Organizacyjny Komitet Floty Narodowej i rozpoczął akcję budowy statku „Bydgoszcz". Komitet Główny w Warszawie na tę akcję wyraził zgodę i przekazał na konto budowy statku „Bydgoszcz" wszystkie kwoty, złożone dotychczas przez nasz powiat.

Dla osiągnięcia zamierzonego celu— jest rzeczą konieczną, by ogół mieszkańców okręgu bydgoskiego akcję tę poparł. To też wykonawczy Komitet Floty Narodowej na okręg bydgoski zaapelował do wszystkich urzędów, instytucyj, oddziałów wojskowych, stowarzyszeń, organizacyj, szkół, fabryk, przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych oraz ludzi dobrej woli, by tworzyć lokalne koła Komitetu Floty Narodowej i prosił o przybycie względnie o przysłanie swoich przedstawicieli na zebranie Komitetu Okręgowego, które odbyło się we wtorek, 8 b. m. o godz. 20 w sali Rady Miejskiej z następującym porządkiem dziennym:

1) Zagajenie.
2) Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania.
3) Sprawozdanie z dokonanych prac.
4) Omówienie Statutu Funduszu Okr. K. Fl. N. Statek handlowy „Bydgoszcz".
5) Omówienie metod propagandy i zbiórki funduszów.
6) Rozdział kwitarjuszy i legitymacyj
7) Wolne wnioski.
8) Zakończenie.

Komitet honorowy:
Ks. Prałat Malczewski, gen. Thomee, Prezydent miasta dr. Chmielarski, Starosta dr. Bereta.

Za Komitet wykonawczy.
Dr. Polniaszek, ppłk. S. G.

K. FL. N. W GŁĘBOKIEM.

W sali Sejmiku Powiatowego w Głębokim odbyło się zebranie organizacyjne Floty Narodowej przy udziale kilkudziesięciu osób. Na zebraniu wyłoniono komitet wykonawczy, do którego zostali wybrani: pp. Jastrzembski, Szukiewicz, przedstawiciel wojska, dr. Polikowski i dr. Lichtman.

OKÓLNIKI

Podajemy poniżej okólniki, wystosowane przez pp. Ministrów, Wojewodów i inne wpływowe osoby w sprawie popierania akcji K. Fl. N.

Warszawa, dnia 6 maja 1927 r.
Okólnik Nr. 100.

Do
Wszystkich PP. Wojewodów.

Komitet Floty Narodowej, istniejący na mocy ustawy z dnia 16 lutego 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27 poz. 206), na którego czele stoi prezydjum, składające się z najwyższych przedstawicieli Sejmu i Rządu, przystępuje obecnie do rozwinięcia szerokiej działalności na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej.

Ze względu na doniosły cel Komitetu — stworzenie floty polskiej tak handlowej jak wojennej — usilnie polecam

uwadze Pana Wojewody działalność Komitetu i proszę o spowodowanie założenia we wszystkich podległych Panu powiatach miejskich i powiatowych Kół Komitetu, których praca winna być popierana przez podległych Panu Starostów wszystkiemi dostępnemi im środkami.

Za najważniejsze uważam uzyskanie dla Komitetu Floty Narodowej członków korespondentów, któremi winni być w pierwszym rzędzie we wsi pisarze gmin, wójci, sołtysi, nauczyciele szkół powszechnych i t. p., zaś w miastach i miasteczkach: urzędnicy państwowi i samorządowi i to przedewszystkiem ci z nich, którzy mają stałą styczność z ludnością. Zadaniem członków korespondentów jest zbieranie wkładek (conajmniej 1 zł. rocznie) za co przyznawać im można na żądanie odpowiednie wynagrodzenie, które nie powinno jednakże przekraczać 15% od zebranej sumy.

Zechce Pan Wojewoda w terminie trzymiesięcznym od dnia otrzymania niniejszego okólnika nadesłać Ministerstwu Spraw Wewnętrznych sprawozdanie o stanie prac organizacyjnych Kół Komitetu i liczbie członków—korespondentów.

Minister Spraw Wewn.
(—) *Sławoj Składkowski.*

Warszawa, dn. 23 listopada 1928 r.
Okólnik Nr. 230.

Do
Wszystkich P.P. Wojewodów

Okólnikiem Nr. 100 z dnia 6 maja 1928 r. (L.III.SS.2120/27) poleciłem szczególnej uwadze PP. Wojewodów działalłalność Komitetu Floty Narodowej ze względu na doniosły jej cel — stworzenie floty polskiej — tak handlowej, jak wojennej i w związku z tem prosiłem P.P. Wojewodów o spowodowanie założenia we wszystkich podległych Im powiatach miejskich i ziemskich Kół Komitetu, wskazując zarazem na pilną potrzebę uzyskania dla Komitetu Floty Narodowej członków korespondentów.

Na podstawie sprawozdań, jakie P.P. Wojewodowie przedłożyli mi na skutek wymienionego na wstępie okólnika, wyrobiłem sobie należyte pojęcie o rezultatach działalności Ich w powyższym kierunku.

Wypada mi obecnie stwierdzić, że rezultaty są nagół wydatne.

Niemniej organizacyjna akcja Komitetu Floty Narodowej, prowadzona na całym obszarze Rzeczypospolitej, wymaga dalszego poparcia ze strony władz administracji ogolnej i w związku z tem, kierowany chęcią przyczynienia się do intensyfikacji tej akcji w granicach moich możliwości, proszę Panów o żywe interesowanie się nią nadal.

(—) *Sławoj Składkowski*
Minister.

Warszawa, dn. 16.I 1929 r.
Okólnik

Komitet Floty Narodowej (Warszawa, Elektoralna 2), na którego czele stoi Prezydjum, składające się z najwyższych dostojników w Państwie, przystępuje do rozwinięcia szerokiej działalności, mającej na celu stworzenie i rozwój floty handlowej i wojennej.

W pracy nad osiągnięciem tak donioslego celu nie może braknąć wojska.

To też polecam Panom Dowódcom Okręgów Korpusów poprzeć gorąco akcję Komitetu Floty Narodowej na terenach Korpusów przez szeroką i energiczną propagandę tej idei.

Polecam również zachęcać oficerów do brania udziału w akcji propagandowej i organizacyjnej miejscowych komitetów (miejskich i powiatowych), których działalność popierają z polecenia Pana Ministra Spraw Wewnętrznych Panowie Wojewodowie i Starostowie, oraz z polecenia Pana Ministra W. R. i O. P. — Panowie Kuratorzy Okręgów Szkolnych.

W imieniu Ministra Spraw Wojsk.
II Wiceminister
Fabrycy
Generał Brygady.



Por. Józef Szlenk, kierownik biura Koła Warszawskiego Kom. Fl. N.

Do
Panów Kuratorów Okręgów Szkolnych.

Komitet Floty Narodowej (Warszawa, Elektoralna 2) istniejący na mocy Ustawy z dnia 16 lutego 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 206), na którego czele stoi Prezydjum, składające się z najwyższych dostojników w Państwie przystąpił do rozwinięcia szerokiej działalności na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej.

Ze względu na doniosły cel Komitetu, jakim jest stworzenie floty polskiej tak handlowej jak wojennej, polecam Panom Kuratorom rozwinąć we wszystkich szkołach energiczną propagandę tej idei wśród młodzieży w porozumieniu z miejskiemi i powiatowemi Kołami Komitetu, których działalność popierają z polecenia Pana Ministra Spraw Wewnętrznych Panowie Wojewodowie i Starostowie.

Minister
Dr. Dobrucki.

Okólnik Nr. 24/308.

Do
Wszystkich Panów Starostów Powiatowych Województwa Wileńskiego.

W myśl ustawy sejmowej z dnia 16.II 1927 r. „O Komitecie Floty Narodowej" i odnośnych okólników Pana Ministra Spraw Wewnętrznych—należy przystąpić do zorganizowania na terenie podległego Panu powiatu Powiatowego Komitetu i kół Komitetu Floty Narodowej.

Komitet powiatowy składać się winien z wybitnych przedstawicieli miejscowego społeczeństwa z Panem Starostą na czele.

Rola Powiatowego Komitetu wyrażałaby się w nadaniu całej akcji należytego autorytetu i powagi przez wpływanie na koła gminne i miasteczkowe, zachęcając ich do wydatnej pracy oraz przez Wydział Wykonawczy Komitetu Powiatowego, inicjatywa w organizowaniu kół i kontrola ich działalności.

Pracą organizacyjną na terenie Województwa Wileńskiego kieruje Wydział Wykonawczy Woj. K. Fl. N., którego sekretarjat mieści się w Gmachu Urzędu Woj. w Wilnie. Po bliższe instrukcje i potrzebne druki należy się zwracać bezpośrednio do w/w Sekretarjatu.

Życzyłbym sobie, aby Pan Starosta spowodował w podległym Mu powiecie powstanie Pow. K. Fl. N. w ciągu miesiąca stycznia 1929 r. i przesłał mi sprawozdanie z odbytego zebrania organizacyjnego do dnia 15 lutego 1929 r.

W załączeniu przesyłam: regulamin organizacyjny, ustawę i egz. miesięcznika „Flota Narodowa", dla ułatwienia Panu zorjentowania się w całokształcie akcji.

Wojewoda
(—) *Raczkiewicz.*

Warszawa, dnia 12 stycznia 1929
Kancelarja (Do Rozk. Jawn.)

Na mocy ustawy sejmowej z dnia 16.II.1927. (Dz. Ust. 27/27, poz. 209) został utworzony Komitet Floty Narodowej, pozostający pod przewodnictwem każdorazowego Marszałka Sejmu.

Zadaniem Komitetu jest wystawienie wielkiej floty handlowej i wojennej, zbudowanie portów, stworzenie własnego handlu zamorskiego.

Członkiem wspierającym Komitet Floty Narodowej może być każdy opłacający na cele Komitetu składkę w wysokości 1 zł. rocznie.

Utrzymanie morza jest kwestją bytu i niepodległości Polski, znaczenie posiadania wielkiej floty handlowej i wojennej dla mocarstwowego stanowiska i rozwoju Polski nie wymaga żadnych komentarzy.

Apeluję więc do wszystkich P.P. Oficerów podległego mi O. K., aby uważając za swój obowiązek wesprzeć wysiłki Komitetu Floty Narodowej, gremjalnie zapisywali się na członków tegoż Komitetu, dając tem jeszcze jeden dowód wysokiego wyrobienia obywatelskiego i zrozumienia doniosłości idei floty narodowej.

Ponieważ opłata w wysokości 1 zł. rocznie jest mało znaczącem obciążeniem, licząc z góry na przychylne ustosunkowanie się P.P. Oficerów do tej akcji, oświadczyłem deputacji z Prezydjum Kom. Fl.Nar., która osobiście do mnie się zgłosiła, że oficerowie całego O. K. I. przystąpią jako członkowie do tego patrjotycznego Komitetu.

Wobec powyższego proszę, aby ze względu na brak czasu do powzięcia odpowiednich uchwał poszczególnych korpusów oficerskich formacji, P.P. Dowódcy formacji polecili Płatnikom przy wypłacie poborów na luty 1929 r. potrącić P.P. Oficerom 1 zł. tytułem opłaty na rok bieżący na cele Komitetu Floty Narodowej, na następne zaś lata, proszę potrącać 1 zł. zawsze z poborów na styczeń danego roku.

Równocześnie proszę P.P. Oficerów zgodzić się na te potrącenia.

Tworzenie lokalnych kół Komitetu, ma się odbyć w ten sposób, że formacje należące do jednego Płatnika tworzą automatycznie jedno takie koło lokalne Komitetu. Aby to Koło miało swą nazwę, polecam dać mu tytuł formacji danego Płatnika, n p. „Miejscowe Koło Komitetu Floty Naro'dowej przy 1 p. a. n. Warszawie, Praga, ul. ".

(Do tego Koła będą należeć P.P. Oficerowie wszystkich innych mniejszych jeszcze oddziałów, urzędów i t. p., pobierających swoje pobory przy 1 p. a. n. — jak n. p. Szef. Art. i Uzb. O. K. I., P. K. U. i t. p.).

Wykazy wpłaconych sum winni Płatnicy przesłać pod adresem Komitetu Floty Narodowej, Warszawa ul. Elektoralna Nr. 2, (tel. 30 — 34) z podaniem nazwiska, imienia i adresu wpłacających, kwoty zebrane przekazać na K-to czekowe P. K. O. Nr. 30.

Na zasadzie wykazów, Komitet Floty Narodowej wyśle legitymacje członkowskie pod adresem lokalnych kół.

Nie zależnie od tej akcji, proszę, aby P.P. Komendanci Garnizonów propagowali powyższą ideę w swych garnizonach wśród społeczeństwa cywilnego, celem stworzenia jak największej ilości miejscowych kół Komitetu Floty Narodowej.

Podoficerom pozostawiam do własnego uznania należenie do miejscowych Kół; ci, którzy zechcą się dołączyć do powyższej akcji, zgłaszają się do Płatnika swojej formacji celem opodatkowania się.

Ustawę o Komitecie Floty Narodowej, broszury propagandowe i inne materjały, wysyła na żądanie Komitet Floty Narodowej (Warszawa, ul. Elektoralna 2), dokąd należy zwracać się bezpośrednio przez miejscowe koła.

P.P. Dowódców formacji, przy których zostaną założone miejscowe koła, proszę o dopilnowanie sprawnego przekazywania pieniędzy na K-to Komitetu.

O zapoczątkowaniu tej akcji, jej utrwaleniu i rezultatach, zechcą P.P. Komendanci Garnizonów złożyć mi krótkie sprawozdania do dnia 1.III.1929 r. przez Oddział Wyszkolenia Sztabu D. O. K. I.

Dowódca Okręgu Korpusu NR. I.
Wróblewski
Generał-brygady.

Grodno, dnia 4.X.1928 r.

Do

Rozkazu Zewn. D. O. K. III.

Komitet Floty Narodowej istniejący na mocy Ustawy z dnia 16 lutego 1927 r. na czele którego stoi jako prezes Marszałek Sejmu, Prezydjum tworzą Marszałek Senatu, Prezes Rady Ministrów i Minister Spraw Wojskowych Marszałek Polski Józef Piłsudski oraz Prezes Sejmowej Komisji Morskiej, a Sekretarzem Generalnym K. Fl. N. jest b. Starosta Morski gen. M. Zaruski, przystąpił obecnie do rozwinięcia szerokiej działalności na terenie całej Rzeczypospolitej Polskiej. Celem Komitetu jest zebranie funduszów na utworzenie Polskiej Floty Morskiej zarówno handlowej jak i wojennej, oraz skoordynowanie działalności poszczególnych instytucji, grup społecznych, oraz osób dążących do budowy polskiej floty.

Akcja Komitetu niewątpliwie spotka się z całkowitem zrozumieniem, które drogą zbiorowego wysiłku powinno opanować Polskie Morze i umocnić nasz stan posiadania na Polskiem Wybrzeżu. Od tego czy zdołamy to uczynić, zależy byt niepodległy naszego Państwa.

W myśl założenia, że w tej olbrzymiej akcji tworzenia pclskiej floty morskiej powinno wziąć udział całe społeczeństwo, zwracam się do Panów Dowódców podległych mi oddziałów z wezwaniem gorącem poparcia celów Komitetu przez zakładanie Kół wojskowych w poszczególnych oddziałach oraz do składania ofiar na budowę morskiej floty.

Szczególnie za wskazane uważam składanie ofiar na ten cel dla uczczenia czynem dziesiątej rocznicy niepodległości.

Po informacje w sprawach organizacyjnych należy się zwracać wprost do Komitetu Floty Narodowej, Warszawa, Elektoralna 2. Tamże wysyłać należy składki zebrane dobrowolnie wśród wojskowych (Konto P. K. O. Nr. 30).

O akcii w tym kierunku zechcą mnie Panowie Dcy powiadomić przez Kmdtów Garnizonów, do dnia 10 grudnia b. r.

Dowódca Okr. Korp. Nr. III
(—) inż. *Litwinowicz*
Gen. Bryg.
Za zgodność podpisu:
kpt. *Kowalski*

Toruń, dnia 10 czerwca 1927 r.
Okólnik Nr. 642.

Do

Dyrekcji szkół średnich, seminarjów nauczycielskich, szkół zawodowych i Inspektoratów szkolnych.

W związku z ustawą z dnia 16 lutego 1927 r. o Komitecie Floty Narodowej wydał Pan Wojewoda Pomorski okólnik do pp. Starostów i Prezydentów miast w sprawie zakładania powiatowych (miejskich) kół Komitetu Floty Narodowej.

Celem tych komitetów będzie propagowanie wśród społeczeństwa świadomości o potrzebie stworzenia przez Polską silnej floty morskiej.

Komitety będą poszukiwały członków-korespondentów wśród osób mających stałą styczność z ludnością.

Bez wątpienia zwrócą się one i do nauczycielstwa z prośbą o przyjęcie obowiązków korespondentów, których głównem zadaniem będzie zbieranie składek. Nie jest wykluczone przyznawanie korespondentom pewnego wynagrodzenia.

Zawiadamiając o tem, proszę Dyrekcje i Inspektoraty o zachęcenie nauczycielstwa do współdziałania z Komitetami.

Kurator Okręgu Szkolnego
J. Kwaśniewski.

Okólnik Nr. 232.

Do

Władz i zakładów naukowych podległych Kuratorjum.

Nawiązując do okólnika z dnia 4-go grudnia 1927 roku Nr. 318, przypominam ważność sprawy propagowania idei utworzenia polskiej floty morskiej.

Ze względu na doniosły cel, proszę Panów Inspektorów Szkolnych oraz Dyrekcje zakładów naukowyeh o popieranie pracy Komitetu Floty Narodowej Warszawa, ul. Elektoralna 2, tel. 30 — 34), przez niesienie ofiar pieniężnych, choćby w skromnych granicach, oraz o przyczynienie się do należytego zrozumienia akcji zarówno wśród młodzieży szkolnej jak i nauczycielstwa.

Kurator Okręgu Szkolnego
G. Zawadzki.

Do Okólninik Nr. 318.

Wszystkich władz z zakładów naukowych podległych Kuratorjum.

Na prośbę Komitetu Floty Narodowej z dnia 12 listopada 1927 roku Nr. 1471, Kuratorjum zwraca uwagę Panów Inspektorów Szkolnych i Dyrekcji zakładów naukowych na rozporządzenie Pana Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego z dnia 13 października 1927 r. Nr. 0. Prez. 6090 27, umieszczone w numerze 13 Dziennika Urzędowego Ministerstwa W. R. i O. P. z roku 1927 poz. 224 w sprawie popierania akcji Komitetu Floty Narodowej, polecając propagowanie, zarówno wśród młodzieży szkolnej, jak personelu nauczycielskiego, idei stworzenia polskiej floty morskiej, tudzież współdziałanie z lokalnemi Kołami Komitetu w sposób, na jakt pozwalają miejscowe warunki.

Kuratorjum nie widzi przeszkód, aby w tych szkołach, w których zorganizowanie Kół szkolnych Przyjaciół Floty Narodowej okaże się możliwe, Koła takie powstawały (z zachowaniem zasad wymienionych w okólniku Ministerstwa W. R. i O. P. z dnia 3 września 1927 r. Dz. Us. Nr. 11 poz. 183 w sprawie zakładania kółek młodzieży), przyczem zadaniem tych kół winno być propagowanie idei stworzenia polskiej floty, zarówno handlowej jak i wojennej, tudzięż zasilanie Kasy Komitetu choćby najmniejszemi wkładkami pieniężnemi.

Ze względu na doniosły cel Panowie Inspektorowie Szkolni i Dyrekcje zakładów naukowych dołożą starań, aby akcja Komitetu Floty Narodowej znalazła, zarówno wśród młodzieży szkolnej jak i nauczycielstwa, należyte zrozumienie i poparcie w granicach postulatów pedagogicznych.

Kurator Okręgu Szkolnego *G. Zawadzki.*

Toruń, dnia 5 stycznia 1929 r.
Okólnik

Do

Dyrekcji szkół średnich ogólnokształcących, zawodowych, seminarjów nauczycielskich i Inspektoratów szkolnych.

Powołując się na tutejszy okólnik z dnia 10 czerwca 1927 r. Nr. 0.6996/27, na okólnik Ministerstwa W. R. i O. P. z dnia 13 paździ rnika 1927 r. (Dz. Urz. Min. W. R. i O. P. 1927 r. Nr. 13, poz. 224, tudzież na bezpośrednie zwrócenie się Komitetu Floty Narodowej w Warszawie do pp. Inspektorów szkolnych we wrześniu lub październiku 1928 r. — polecam przedłożyć mi do dnia 10 lutego b. r. krótkie sprawozdanie o udziale nauczycielstwa i szkół w akcji Komitetu Floty Narodowej.

Przypominam, że chodzi tu o energiczną propagandę idei, floty narodowej wśród młodzieży oraz o współudział nauczycielstwa w akcji Komitetów Floty Narodowej, w szczególności o przyjmowanie przez nauczycieli szkół powszechnych funkcyj członków - korespondentów Komitetu.

Ponieważ w powiatach sprawę zakładania Kół Komitetu poruczył p. Wojewoda pp. Starostom (Prezydentom miast), uważam za wskazane, by pp. Dyrektorowie, Kierownicy i Inspektorowie nazwiska i siedzibę nauczycieli, którzy podejmą się obowiązku członków-korespondentów Komitetu Floty Narodowej, podali pp. Starostom (Prezydentom miast) i poprosili ich o wskazówki i instrukcje dla korespondentów.

Kurator Okręgu Szkolnego *J. Szwemin.*

WIADOMOŚCI DROBNE

HIPOTEKI OKRĘTOWE.

Związek armatorów estońskich i związek maszynowy złożył na ręce ministra skarbu Estonji memorjał o potrzebie przyznania długoterminowych kredytów na hipoteki okrętowe przy stopie 6%.

Sprawa ta jest niezmiernie aktualną w Polsce. Udzielanie pożyczek długoterminowych na hipoteki pewne, bo asekurowanych okrętów ułatwiłoby powstawanie pod polską banderą prywatnym przedsiębiorcom żeglugowym.

TONAŻ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W dniu 1 stycznia b. r. polska flota handlowa liczyła 17 statków morskich nie licząc holowników i lichtug. Z powyższej liczby 14 statków nośności około 32,000 ton należało do przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Polska", 2 statki o nośności 4.200 ton do Polsko-Skandynawskiego Towarzystwa Transportowego i 1 statek o 2.000 ton nośności do Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Z wyjątkiem tego ostatniego, który służy do wyszkolenia oficerskiego personelu nawigacyjnego, oraz 5 statków pasażerskich, pozostałe 14 statków są typowemi parowcami towarowemi dla przewozu ładunków masowych.

Przy pomocy tej floty w roku 1928 przewieziono przeszło 500.000 ton różnych ładunków w około 200 podróżach.

W ciągu najbliższych tygodni tonaż floty polskiej zwiększa się w stosunku do obecnego stanu o około 80—85%. „Polsko-Bałtyckie Tow. Okrętowe" uruchomia 4 statki pasażersko-towarowe o ogólnym tonażu około 18.000 ton, a „Polsko-Skandynawskie Tow. Transp." zakupi dwa parowce towarowe o nośności około 3.000 ton każdy. Pertraktacje, dotyczące kupna statków ostatnio wymienionych, są już na ukończeniu i wnet „Robur IV" i „Robur V" podniosą polską banderę.

ZLIKWIDOWANIE AUSTRALIJSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Państwowa marynarka handlowa Australji, wystawiana kilkakrotnie na licytację, została nabyta na ostatnim przetargu przez White Star Line.

Przyczyną nadmiernej deficytowości tego przedsiębiorstwa byli zorganizowani jej marynarze i robotnicy, którzy wymogli na kierownictwie floty zbyt dogodne dla siebie warunki materjalne.

OLEJARNIA W GDYNI.

W myśl podpisanej przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu umowy z jedną z zagranicznych firm, posiadających olejarnię w Gdańsku, jest budowana obecnie olejarnia w Gdyni, budowa jej będzie ukończona na wiosnę roku przyszłego.

Przedsiębiorstwo to po 35 latach eksploatacji przechodzi na własność państwa.

STOCZNIA W GDYNI.

W b. m. upływa termin składania ofert na budowę wielkiej stoczni w Gdyni na północ od basenu Marszałka Piłsudskiego. Niezależnie od tej stoczni powstaje przy basenie rybackim mała stocznia jako filja „Stoczni Gdańskiej S.A.".

NOWA STAŁA LINJA OKRĘTOWA GDYNIA — SZTOKHOLM.

Szwedzkie przedsiębiorstwo żeglugowe „Svea" tworzy stałą pasażersko-towarową linję okrętową między Gdynią, Gdańskiem i Sztokholmem.

POWIĘKSZENIE FLOTY HANDLOWEJ Z. S. S. R.

Rząd Z. S. S. R. postanowił zakupić w r. b. dla swej floty handlowej kilka statków, przeznaczył na ten cel narazie 1.600 tys. rubli, za które zakupił 2 statki.

Oprócz tego mają być zakupione następne 5 statków, które mają służyć do przewozu ropy naftowej. Dowództwo floty handlowej otrzymała już odpowiednie pełnomocnictwo. W tranzakcji tej pośredniczy Amerykańsko-Sowieckie Tow. Handlowe.

FLOTA HANDLOWA LITWY.

Dnia 20 stycznia r. b. odbyło się poświęcenie nabytych niedawno przez Litwę w Niemczech statków w Kłajpedzie, z okazji czego prasa tamtejsza podaje, że tow. żeglugi „Lietgar" stworzone zostało przy oddziale banku berlińskiego Jaffe und Lewin. Do zarządu towarzystwa należą generał Zukauskas głównodowodzący armji litewskiej, konsul belgijski Lange (Kowno), konsul portugalski w Berlinie Dr. Kahn (z firmy Jaffe und Lewin), Kommerzionrat Zillanziger (Berlin), przemysłowiec francuski Reeff (Eiloza-Paryż). Prof. Bramson (Kowno), admirał Reinbardt (Kowno).

Statek Palanga udaje się w najbliższych dniach z ładunkiem papierówki, który zabiera z Windawy, do Anglji, statek Kłajpeda jedzie również do Anglji z ładunkiem celulozy z Kłajpedy. Sprawa utworzenia powyższego towarzystwa może mieć pewne znaczenie polityczne biorąc pod uwagę należenie do zarządu spółki osób wpływowych na Litwie (gen. Zukauskas). Zwłaszcza interesującym jest udział kapitału niemieckiego w utworzeniu tego przedsiębiorstwa. Konsulat Generalny w najbliższej przyszłości postara się o zebranie danych, dotyczących zarówno osób wchodzących do zarządu towarzystwa, jakoteż źródeł, z których pochodzi kapitał spółki.

O STAŁĄ LINJĘ KOMUNIKACYJNĄ: BAŁTYK — ADRJATYK.

Dnia 8 kwietnia 1928 r. zawinął do portu weneckiego pierwszy statek polski na wodach adrjatyckich S/S „Poznań" o pojemności 2.850 t. należący do towarzystwa okrętowęho „Żegluga Polska". Statek ten przywiózł do Wenecji 2.700 ton cukru surowego (melasy), a załadował w następstwie w Tryjeście 1.200 ton ryżu surowego, przeznaczonego dla łuszczarni ryżu w Gdyni. Nadto zabrał „Poznał" z Tryjestu pewną ilość wina, likierów i t. p., oraz miał załadować po drodze w portach Afryki Północnej, dopełniający ładunek fosfatów i trawy afrykańskiej. Dnia 1 stycznia 1929 r. przybył do portu weneckiego drugi z kolei statek polski S/S „Niemen" o pojemności 5.070 t., tegoż T-wa „Żegluga Polska". „Niemen", przywiózł ze sobą 4.573 ton węgla, które wyładował w Wenecji, zabierając stamtąd 2.200 ton pirytów z przeznaczeniem do Gdańska. Dnia 23 stycznia r. b. statek „Niemen" przybył z Wenecji do Tryjestu. W tamtejszym porcie „Niemen" załadował dalsze 1.132 ton towaru, którym był tytoń dla Państwowego Monopolu Tytoniowego, oraz nieznaczna ilość wina. Dnia 31 stycznia r. b. „Niemen" wypłynął z portu tryjesteńskiego, kierując się do Oranu dla zabrania stamtąd 350 ton afrykańskiej trawy morskiej. Zjawienie się na Adrjatyku 2 polskich statków w przeciągu tylko 9 miesięcy i to w krótkim czasie po ukoustytuowaniu się polskiej marynarki handlowej daje wyraz temu, że polska ekspansja morska znajduje i w tym kierunku korzystną drogę rozwoju. Ustalenie regularnej komunikacji towarowej pomiędzy Gdynią i Gdańskiem i jednej strony, a Wenecją, Tryjestem i Fiume — z drugiej, wydaje się kwestją, oczekującą na rozwiązanie już w najbliższej przyszłości. Za tem przemawia nietylko coraz intensywniejszy rozwój obrotów handlowych pomiedzy Polską a Włochami, jak również i fakt istnienia możliwości skierowania części tych obrotów na drogę morską. Najważniejsza część zagadnienia — zapewnienie naszym statkom powrotnego ładunku, aby długa bądźcobądź droga mogła się opłacić, sądząc z doświadczenia z dwoma pierwszymi statkami, zdaje się mieć w przyszłości widoki pomyślnego rozwiązania. Pozatem możliwość uzupełnienia ładunku—wypadku jego niedostateczności w portach adrjatyckich, towarami, idącemi z Afryki Północnej do Polski daje tem większą pewność możliwości zrealizowania *stałej linji komunikacyjnej Bałtyk--Adrjatyk.*

UDOSTĘPNIENIE PORTÓW POLSKICH DLA CZECHOSŁOWACJI.

Niezadługo wejdzie w życie zeszyt portowy związkowej taryfy bezpośredniej polsko-czechosłowackiej. Dotychczasowa taryfa polsko-czechosłowacka nie zawierała stawek dla przewozu towarów przez porty polskie tranzytem do i z Czechosłowacji. Tranzyt przez C. K. P. i porty polskie towarów do i z Czechosłowacji rozwija się stale w ciągu ostatnich paru lat wzrastając z kilkudziesięciu tysięcy tonn w 1926 r. do 120.000 tonn w 1927 r. zaś w ubiegłym roku chociaż brak jest jeszcze definitywnych liczb można być pewnym, że przekroczył 200.000 tonn. Ruch jest prawie jednostronnym, a mianowicie do Czechosłowacji (mniej więcej 90%) o obrót towarowy Czechosłowacji z krajami skandynawsko-baltyckiemi, dla którego drogą naturalną są nasze porty sięga 700.000 tonn rocznie, udział więc dotychczasowy naszych portów przedstawiał się wysoce skromnie, widoki jednak są realne na znaczne polepszenie.

Ogromnym krokiem naprzód jest opracowanie obecnie omawianego zeszytu portowego w taryfie związkowej polsko-czechosłowackiej. Zeszyt ten obejmuje powyżej 200 artykułów, ujętych w 16 taryfach artykułowych. Ze względu na położenie geograficzne poszczególnych dzielnic Czechosłowacji najbliższa droga w kierunku do Polski wogóle a do portów naszych w szczególności biegnie częstokroć przez Niemcy. Z powyższego względu w związku kolejowym uczestniczą również i niemieckie koleje. Została ustaloną linja demarkacyjna biegnąca w kierunku południowo-zachodnim mniej więcej wzdłuż od strony zachodniej linji Bohumin—Przerów—Brno—Okriski. Podzielone w ten sposób ziemie czechosłowackie mają ustaloną komunikację: na wschód od tej linji w komunikacji bezpośredniej Czechosłowacja—Polska, na zachód zaś od tej linji w komunikacji

Czechosłowacja—Niemcy—Polska Ma to doniosłe lecz niestety ujemne znaczenie, gdyż przy zestawianiu stawek bezpośrednich udziały kolei niemieckich ze względu na wysoki poziom swych taryf stwarzają w całości stawek stan taki, że w większości wypadków tańszą jest droga na Szczecin lub nawet na Hamburg, aniżeli przez porty nasze. Ponieważ cały ciężar opustów na udostępnienia drogi na porty polskie ponosić muszą P. K. P. w wielu wypadkach okazało się, że różnica arytmetyczna stawek na Szczecin względnie na Gdańsk jest wyższą od całego udziału, przypadającego P. K. P. z tytułu przewozu. To też należy sobie uświadomić, ze stworzenie omawianego zeszytu portowego nie przesądza bynajmniej sprawy uregulowania przewozów kolejowych do lub z portów polskich w komunikacji z Czechosłowacją. Walka konkurencyjna, prowadzona przez koleje niemieckie niezmiernie intensywnie wraz z umożliwionym dostępem do decydowania sprawy konkurencyjności dróg przez Polskę prowadzących, stwarza domniemanie, że ta walka tylko się spotęguje. *Ulgi udzielone przez P. K. P. dla poparcia komunikacji przez porty nasze chociaż są poważne, w żadnym wypadku nie przekraczają granicy, nakreślonej racjonalną eksploatacją kolei i kosztami własnemi,* natomiast koleje niemieckie w bonifikacji na rzecz swych portów schodzą wielokrotnie poniżej normy kosztów własnych, nie oglądając się na straty D. R. G., wyrównując je na innych odcinkach lub ze specjalnych funduszów.

W odniesieniu do życia gospodarczego naszego kraju, jako zasadę należy przyjąć, że ułatwienia tranzytowe dla obcych towarów, mające na celu przysporzenie przewozów P. K. P. portom i pośrednikom naszym, odbijając się dodatnio na bilansie płatniczym, nie stwarzają nowego niebezpieczeństwa konkurencyjnego dla naszych towarów na rynkach międzynarodowych, a nawet posiadają duże znaczenie dydaktyczne dla naszych kół kupieckich i przemysłowych.

UTWORZENIE FEDERACJI TOWARZYSTW OKRĘTOWYCH.

W dniu 20 listopada w Kobe powstała federacja towarzystw okrętowych, mająca na celu obronę interesów właścicieli statków, agentów okrętowych i brokerów. Ustawa federacji między innemi ustanawia.

1) członkowie towarzystw okrętowych, wchodzących w skład federacji, mają prawo za pośrednictwem swych towarzystw zwracać się do federacji o przedsięwzięcie kroków na rzecz rozstrygnięcia sporu, wynikłego pomiędzy członkami na tle sprzeczności interesów materjalnych oraz na rzecz oczyszczenia członka ze stawianych mu zarzutów nieuczciwości kupieckiej;

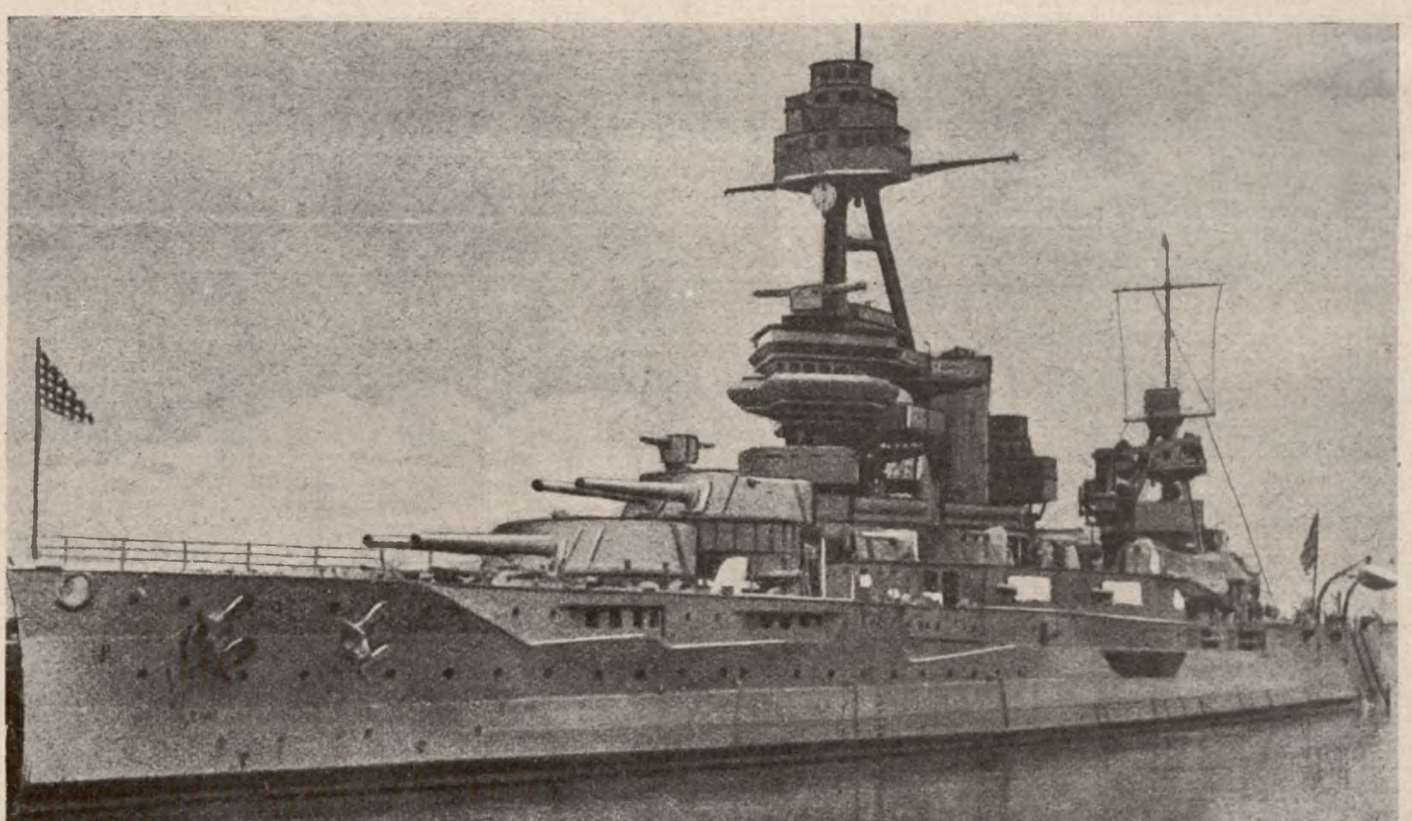
2) członkowie towarzystw, wchodzących w skład federacji, zobowiązują się nie wchodzić w żadne interesy handlowe z osobami prawnemi lub fizycznemi, nie należącemi do federacji, za wyjątkiem właścicieli statków i nadawców towarów, oraz z osobami fizycznemi lub prawnemi, które zostały zasuspensowane w swojej działalności handlowej przez federację;

3) członkowie towarzystw, wchodzących w skład federacji, nie mają prawa powoływać do służby osób usuniętych z zajmowanych stanowisk decyzją zarządu federacji;

4) członkowie towarzystw, którzy przekroczyli przepisy ustawy lub też nie zastosowali się do postanowień federacji lub też postępują wbrew etyce kupieckiej będą karani napomnieniem lub zawieszeniem czynności handlowych na czas pewien lub też na zawsze.

ZNIESIENIE TARYFY DUMPINGOWEJ DO PORTÓW AFRYKAŃSKICH.

Towarzystwa okrętowe Nippon Yusen Kaisha i Osaka Shosen Kaisha, utrzymujące rejsy do portów afrykańskich, na posiedzeniu swych zarządów w dn. 27—28 grudnia zdecydowały z dn. 1 kwietnia 1929 r. zerwać z dotychczasową zasadą taryfy dumpingowej, stosowanej względem wyrobów emaljowanych, szklanych, porcelanowych i zabawek, przeznaczonych na rynki afrykańskie i przejść na taryfę normalną, wynoszącą Y· 30 za 40 cali sześciennych, motywując swe stanowisko brakiem realnej podstawy do udzielania w przyszłości stosowanej obecnie 40-procentowej zniżki taryfowej, gdyż artykuły te są w stanie obecnym, według opinji tych towarzystw, wytrzymać konkurencję przy normalnej taryfie.



Największy statek wojenny Stanów Zjedn., które niezłomnie powiększają swą marynarkę wojenną i stanowią największą konkurencję dla morskiej potęgi Anglji. Okręt ten typu „dreadnought" zwie się „Texas" i jest uzbrojony w najnowszy system dział.

POSTULATY ŻEGLUGI NA ODRZE.

Walne zebranie śląskiego „Oderverein'u" zajmowało się sprawami żeglugi na Odrze, a zwłaszcza stosunkiem taryf kolejowych do rzeczno-kolejowych, jako kwestją nadzwyczaj doniosłą dla dalszego rozwoju tej żeglugi. Od 1927 roku datuje się walka konkurencyjna niemieckich kolei żelaznych z żeglugą sa Odrze, mająca na celu owładnięcie przez kolej większością transportów węgla śląskiego i rudy szwedzkiej. Dzieje się to drogą zniżania dla węgla taryf kolejowych na daleką odległość głównie w kierunku wybrzeża bałtyckiego, utrzymywania wysokich opłat przeładunkowych w śląskich portach rzecznych i wysokich stosunkowo opłat przewozowych na małą odległość Opracowanie postulatów zaradczych okazało się koniecznie z powodu kryzysu, który przechodziła żeglugana Odrze w 1928 r. *Konkurencję Gdańską i Gdyni w zaopatrywaniu zagłębia górnośląskiego i witkowickiego w rudę szwedzką odczuwa żegluga na Odrze w wysokiej mierze* przez poważne zmniejszenie się transportów rudy. Nadto obawia się zmniejszenia się w przyszłości ładunków węgla przez coraz dalej na Wschód sięgającą obecnie konkurencję węgla westfalskiego i angielskiego, która powiększy się nadto po ukończeniu śródlądowego kanału niemieckiego. Po wprowadzeniu przez niemieckie koleje żelazne zniżonej taryfy wyjątkowej dla transportów szwedzkiej rudy żelaznej dla górnośląskiego i czechosłowackiego zagłębia węglowego ze Szczecina i uzależnieniu jej od określonego rocznego kontyngentu, żegluga na Odrze utraciła większą część dotychczasowych transportów rudy. Kombinowany bowiem transport rzeczno-kolejowy jest obecnie na przestrzeni Szczecin — huty górnośląskie droższy o Rm. 0,10 na tonnie, niż transport kolejowy przy minimum przewozu 70.000 tonn rocznie. Wprawdzie przewóz rzeczno-kolejowy rudy na drodze Szczecin-Witkowice tańszy jest obecnie o Rm. 0,50 na tonnie od przewozu kolejowego przy kontyngencie rocznym 100.000 tonn, to jednak obie taryfy wyrównują się przy przewozie 200.000 tonn koleją. Natomiast rzeczno-kolejowa taryfa dla węgla górnośląskiego w kierunku Szczecina tańsza jest o Rm. 0,35 na tonnie, jednak przy kontyngencie 900.000 tonn odbiera transporty żegludze na Odrze. Wobec tego *okazuje się konieczność zniżenia opłat przewozowych na małą odległość* (port w Kozlu—huty górnośląskie) i opłat przeładunkowych oraz *wstrzymania nadmiernego zniżania frachtu kolejowego na daleką odległość i uzależnienia jej od wielkości rocznego przewozu.* Dalsze postulaty odnoszą się do wzmożenia prac rządu w kierunku: 1) polepszenia spławności Odry wobec podwyższenia w lecie r. ub. opłat rzecznych o 11%, 2) wcześniejszego ukończenia zapory w Ottmachau, która sama jednak przypuszczalnie nie wystarczy dla zapewnienia spławności Odry przez cały rok, 3) kontynuowania studjów przedwstępnych nad projektem budowy kanału Dunaj-Łaba-Odra, mogącego w przyszłości zrównoważyć konkurencję węgla westfalskiego przez powiększenie eksportu węgla do Czechosłowacji i Austrji, 4) rozbudowy kanału kłodnickiego dla łodzi 1.000 tonowych, celem zapewnienia zdolności konkurencyjnej węgla górnośląskiego w środkowych Niemczech po ukończeniu kanału śródlądowego. (Konsulat Wrocław).

SPROSTOWANIE.

W Nr. 1 ze stycznia r. b. na str. 16 w artykule: „Polski Okręt propagandowy dla popierania Handlu Zamorskiego" przez pomyłkę zostało umieszczone zdanie: „w Radzie Nadzorczej Spółdzielni zasiada dwóch przedstawicieli K. Fl. N.". Stwierdzamy, iż dotychczas sprawa udziału przedstawicieli K. Fl.N. w Radzie Nadzorczej Spółdzielni nie była w K. Fl. N. rozpatrywana, a tem przedstawiciele jego nie mogą zasiadać i nie zasiadają w Radzie Nadzorczej Spółdzielni.

Red.



Widok morza w noc księżycową. *Fot. Photoplat.*

BIBLJOGRAFJA

„Przegląd morski". Miesięcznik marynarki wojennej. Toruń 1929. Zeszyt 1 i Zeszyt 2 (Nr. 1 z r. b.). Z radością stwierdzamy, że ukazało się nowe pismo morskie. Każde pismo, poświęcone sprawom stosunku Polski do spraw morskich jest rzeczą godną ze wszech miar poparcia, jest czynem obywatelskim, jest konsekwentnym wynikiem naszej racji stanu a tem więcej pismo redagowane fachowo, przynoszące wiele usystematyzowanych wiadomości i poświęcone wyłącznie sprawom marynarki wojennej, takiego bowiem czasopisma nam brak.

Na treść pierwszego zeszytu złożyły się artykuły: Kmdr. Stefan Frankowski: „Historja Szkoły Podchorążych marynarki wojennej". „Flota francuska na morzu Bałtyckiem w 1733/4 r"; kpt. Jerzy Kłossowski: „Niemiecka marynarka wojenna przed traktatem wersalskim"; Roman Stankiewicz: „Nasi sąsiedzi SSSR."; T. Stoklasa: „Przegląd Floty Francuskiej w Hawrze"; M. Wolbek „O najwyższej radzie obrony narodowej i najwyższej radzie marynarki wojennej we Francji"; „Dzieje O. K. P. „Bałtyk" — kdor ppor. Steyer; A. Potyrała: „O budownictwie okrętowem" i inne.

Na treść drugiego zeszytu złożyły się artykuły:

Kmdr. dypl. Frankowski Stefan — Raid wykonany na morzu Śródziemnem przez niemieckie krążowniki „Goeben" i „Breslau" na początku wojny światowej. Kmdr. por. Sadowski Edward — Współpraca i walka pomiędzy łodziamy podwodnemi a hydroawiacia. Kpt. mar. dypl. Stoklasa Tadeusz — Marynarka wojenna współczesnych Niemiec. Kmdr. dypl. Frankowski Stefan — Polityka cieśnin morza bałtyckiego. Kpt. mar. dypl. Kłossowski Jerzy—Organizacja marynarki wojennej. Kmdr. ppor. Steyer Włodzimierz—Organizacja artylerji nadbrzeżnej w Anglji. Mjr. lekarz Moszczeński Leon — Zątonięcie pancernika „Szent Istwan". Kpt. mar. Laskowski Heljodor—Historja rozwoju artylerji morskiej. Kpt. mar. dypl. Kłossowski Jerzy—Niemiecka marynarka wojenna przed traktatem wersalskim. Por. mar. Duracz Tomasz — Zasady celowania na okręcie i stosowanie odpowiednich celowników. Kmdr. dypl. Frankowski Stefan — Muzeum morskie w Halsener. R.S. Tunel pod cieśniną gibraltarską. S. J. — O zastosowaniu elektryczności na okrętach marynarki wojennej. Por. mar. Reyman Artur — Fale postępujące. * — Życiorys admirała Scheera. Por. mar. Piątkowski Tadeusz— Międzynarodowa wystawa żeglarska i sportowa w Paryżu. Kpt. mar. dypl. Stankiewicz Roman — Kronika zagraniczna. Kpt. mar. dypl. Kłossowski Jerzy — Kronika bibljograficzna.

Pożądanem jest, by w następnych zeszytach redakcja zwróciła większą uwagę na stronę graficzną pisma, by zewnętrzna strona czasopisma miała równie dostojny charakter, jak jego treść wewnętrzna.

Lista ofiar

ZŁOŻONYCH NA BUDOWĘ FLOTY NARODOWEJ.

Urząd gminy Wyszków pow. Pułtuski zł. 50; Urząd Gminy Samborzec powiat Sandomierski—zł. 50; Szkoła Wydziałowa w Rogoźnie, Wielkopolska — zł. 32,60; Urząd gminy Romanów p-ta Wisznice pow. Włodawski — zł. 25; Urząd gminy Tyśmienica p-ta Parczew — zł. 20; Urząd gminy Sudnejewo w Jeziorkach p-ta Szypliszki — zł. 60; Dowództwo 3 kompanji szkolnej łączności w Grodnie — zł. 10; Oddział II szt. gen. Ekspozytura № 1 w Wilnie—zł. 7,45 gr.; Urząd gminy Jeleniewo pow. suwalski—zł. 170; 3 pułk saperów w Wilnie—zł. 30; Urząd gminy Dywin pow. Kobryński — zł. 18; Gwarectwo Waterloo kopalnia węgla Eminencja Katowice III—zł. 500; III/42 p.p. Ossowiec k/Grajewa — zł. 98,71; 3 pułk artylerji ciężkiej w Wilnie—zł. 31,69 gr.—Kwatermistrzostwo 1 p. uł. Krechowieckich Augustów—zł. 52,50 gr.; 4 dyw. żandarmerji w Łodzi, Przędzalniana 25 — zł. 5,95 gr.; Urząd Skarbowy podatków i opłat Brześć n/B—zł. 20; Wójtostwo w Żerkowie pow. Jarocin — zł. 10; Urząd gminy Opoczno w Bukowcu pow. Opoczyński, woj. Kieleckie—zł. 50; Gimnazjum Państwowe im. St. Staszica w Sosnowcu — zł. 5,40 gr.— zł. 11,50 gr. — zł. 10 — zł. 30 — zł. 12— zł. 28; 3 Okręgowe Szefostwo Budownictwa w Grodnie — zł. 55; Urząd gminy Hornica pow. Grodno—zł. 25; Wydz. Pow. Smigiel—zł. 100, Sp. Akc. „Siła i Światło" wm. Marszałkowska 94—zł. 120; Sąd Okręgowy w Łucku—zł. 12,50 gr.; P.K.U. Miasto Wilno—zł. 20; Korpus podoficerski 7 p. a. c. Poznań — zł. 80; Magistrat m. Nasielska—zł. 100; Dowództwo 6 p.p. Leg. w Wilnie—zł. 192; 7 pułk. Saperów w Poznaniu ul. Kolna — zł. 68+10,45 gr.; San. Dyon Art. Pl. Nr. 3 w Porubanku — zł. 54; Inż. Wojciechowski dyrektor generalny kop. Hoyrn Niewiadom Górny — zł. 50; Koło Tow. Wiedza Wojsk. Kraków—zł. 50; Magistrat m. Mińska Mazow. zł 500; Główna Kasa Miejska Ostrów Wlkp.—zł. 100; Eksp. Wojsk. Kontr. Gen. w Grodnie ul. Północna — zł. 40; Polska Akc. Spółka Telefoniczna wm. Zielna 37 zł. 500; Wydz. Pow. w Turku — zł. 500; Gmina Osieciny pow. Nieszawski—zł. 250.

60 P. P. NA K. FL. N.

W 60 pułku piechoty Ostrów-Poznański zebrano i przesłano na budowę floty narodowej 406 zł.

SZKOLNICTWO POLSKIE NA BUDOWĘ FLOTY.

Gimnazjum Państwowe im. Stan. Staszica: w Sosnowcu zł. 5,40, zł. 11,50, zł. 10, zł. 12, zł. 28.

Miejska Szkoła Rzemieślnicza im. M. Konarskiego w Warszawie, ul. Leszno 72 zł. 66,26.

Gimnazjum matematyczno - przyrodnicze w Katowicach zł. 85,72.

ELEKTROWNIA W ŁUCKU NA K. FL. N.

Godną naśladowania jest ofiara Elektrowni w Łodzi, która na rzecz budowy floty morskiej przekazała 1.000 zł.

NA FLOTĘ NARODOWĄ.

Urzędnicy Banku Spółdzielczego Mieszczańsko-Rolniczego w Ciechanowie, ofiarowali na rzecz K. FL. N. zł. 334,70, czysty dochód z balu, urządzonego dn. 26 stycznia b. r.

Towarzystwo Ziemianek okręgu toruńskiego wpłaciło do Komunalnej Kasy Oszczędności powiatu toruńskiego na rachunek Komitetu jako czysty dochód z balu urządzanego na budowę okrętu „Pomorze" 870 zł.

Pan Komandor Frankowski, Komendant Ofic. Szkoły Marynarzy w Toruniu przekazał do Komunalnej Kasy Oszczędności m. Torunia jako czysty dochód z tegorocznego balu szkoły Marynarki kwotę 200 zł.

Wojewódzki Komitet Obchodu 10-lecia Niepodległości (Woj. Komitet Fl. Nar.) składa na tej drodze serdeczne podziękowanie zarówno Towarzystwu Ziemianek jak i Oficerskiej Szkole Marynarki za piękną inicjatywę oraz wydatne poparcie akcji Komitetu.

OD WYDAWNICTWA.

Komitet Wydawniczy „Floty Narodowej" dziękuje serdecznie tym wszystkim, którzy czy to pisemnie, czy to ustnie przesłali wyrazy uznania dla miesięcznika „Flota Narodowa" i życzenia dla jego pomyślnego rozwoju.

Radością napawa to zrozumienie, z jakiem czytelnicy się odnoszą do „Floty Narodowej", podkreślając nieustannie, że żadne czasopismo dotąd ani w dawnej ani w dzisiejszej Polsce nie uwypukliło tak wyraziście, rzeczowo i realnie naszej zamorskiej a zwłaszcza zaoceanicznej ekspansji gospodarczej (do Kanady, Afryki, do Krajów Lewantu, do Chin, Indji i t. p.) jako nieodzownego środka niepodległości gospodarczej Państwa Polskiego.

OD REDAKCJI.

Wszystkich, którzy piszą lub mają zamiar pisać artykuły, uwagi i t. p. do „Floty Narodowej", zawiadamiamy, że rękopisów redakcja nie zwraca.

Uprasza się o czytelne pisanie, aby uniknąć, niepożądanych omyłek.

Prenumerata: rocznie 18 zł., półrocznie 9. Dla członków K. F. N. ustępstwa.
Adres redakcji: Warszawa, ul. Elektoralna 2, tel. 30-34. Konto P. K. O. 18981.
Adres administracji: Warszawa, ul. Elektoralna 2, tel. 30-34.

ZA WYDAWNICTWO: JÓZEF KĄKOLEWSKI. PREZES KOMITETU WYDAWNICZEGO: HENRYK DROZDOWSKI.
REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: STANISŁAW LECH-TOMCZAK.

Zakłady Graficzne „WUZET" — Miodowa 23, tel. 140-17.